تاریخ و تمدن اسلامی، سال سوم، شمارهٔ ششم، پائیز و زمستان ۸۶، ص ۳۵-۶۲

سازمان نیروی دریایی مسلمانان در مدیترانه تا پایان سده ششم هجری[۱،۲]

زینب علی‌زاده‌جورکویه
کارشناس‌ارشد تاریخ و تمدن ملل اسلامی
Alizadeh_Z2007@yahoo.com
دکتر مهدی جلیلی
استاد گروه تاریخ و تمدن ملل اسلامی دانشگاه فردوسی مشهد

چکیده

در اواخر دههٔ دوم هجری، مسلمانان که بر سواحل شرقی و جنوبی دریای مدیترانه دست یافتند، برای گسترش فتوحات و مقابله با ناوگان بیزانس، در صدد استفاده از ناوگان دریایی برآمدند. اما خلیفه دوم عمر، علاقه‌ای به عملیات دریایی نداشت، لذا این کار در ایام خلافت عثمان صورت پذیرفت. عملیات دریایی در دوره امویان گسترش یافت. امویان به ایجاد پایگاه‌های دریایی حفاظت از سواحل، بنادر، ناوگان جنگی، کارگاه‌های کشتی‌سازی و سازمان مربوط به آن همت گماشتند. سپس اغلبیان، فاطمیان، بنی‌زیری، امویان اندلس و سرانجام ایوبیان، مرابطین و موحدان به گسترش نیروی دریایی پرداختند و از آن برای حمله به سیسیل و سایر جزایر دریای مدیترانه و دفاع از قلمرو اسلامی در مقابل هجوم نورمان‌ها، بیزانسی ها، فرانک ها، صلیبیان در مدیترانه استفاده کردند. در مواردی نیز دولت‌های اسلامی در دریا با یکدیگر به جنگ پرداختند. از میان حکومت‌های اسلامی در حوزه مدیترانه، بیش از همه اغلبیان، فاطمیان و سپس امویان اندلس و موحدان به سازمان منظمی در نیروی دریایی عنایت داشتند. این مقاله به بررسی چگونگی انتصاب فرماندهان، کارکنان، حقوق، آموزش رزم‌دریایی، مراکز کشتی‌سازی، دیوان و تشریفات نیروی دریایی مسلمانان تا پایان سده ششم هجری می‌پردازد.

---

۱. تاریخ وصول: ۱۳۸۶/۱۱/۱۳؛ تاریخ تصویب: ۱۳۸۶/۱۲/۲۵.

۲. این مقاله برگرفته از پایان‌نامهٔ کارشناسی‌ارشد با عنوان *نیروی دریایی مسلمانان در دریای مدیترانه از صدر اسلام تا پایان سده ششم هجری* است که به راهنمایی دکتر مهدی جلیلی در دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد تدوین و در تاریخ ۱۳۸۳/۱۱/۳۰ دفاع شده است.

کلیدواژه‌ها: نیروی دریایی مسلمانان، دارالصناعه، دیوان العمائر، ناوگان دریایی، دریای مدیترانه.

مقدمه

پس از فتح شام درده دوم هجری، با مشاهده کشتی‌های رومی درسواحل مدیترانه، خلیفه دوم در مقابل تشریح وضع بد استحکامات شهرهای ساحلی شام و مصر، برای مقابله با حملات رومی‌ها از سوی دریا، تنها به مرمت و گماردن جنگجویان بیشتر، اقامت نگهبانان و برافروختن آتش در این برج و باروها فرمان داد؛ اما اجازه جنگ در دریا را نداد.[۱] در آغاز خلافت عثمان، از سویی به دلیل اهمیت تجاری دیرینه منطقه برای اعراب[۲] و از سوی دیگر دست یابی بیزانسی‌ها بر برخی از سواحل شام[۳]، اجازه جنگ در دریا به معاویه داده شد.[۴] از آن پس مسلمانان به کمک کشتی‌های شام و مصر، علاوه بر مقابله با هجوم رومیان، حملاتی نیز به جزایر قبرس و قوصره در دریای مدیترانه انجام دادند[۵]. و حتی یک حمله ناموفق به سواحل اندلس داشتند.[۶]

از مهم‌ترین عملیات دریایی مسلمانان در این دوره می‌توان به نبرد ذات‌الصواری در سال ۳۰ق/۶۵۰م[۷] و به قولی ۳۴ق/۶۵۴م[۸] اشاره کرد. با روی کار آمدن امویان، تجهیز و بازسازی کارگاه‌های کشتی‌سازی در سواحل مصر و شام مورد توجه قرار گرفت. برای عملیات دریایی نیز فرماندهانی منصوب شدند. به کمک این ناوگان بود که در سال ۵۴ق/۶۷۳م[۹] و برای بار دوم در

---

۱. بلاذری، *فتوح البلدان*، ۲۱۴.

۲. برقوتی، *حضارة العرب فی الاندلس*،۲۶.

۳. بلاذری، ۲۶۵.

۴. مقریزی، *المواعظ و الاعتبار بذکر الخطط و الآثار*، ۳۳۳/۳.

۵. نک: اوزون چارشیلی، گنجر، «*بحریه(۱)*»، دانشنامه جهان اسلام، ج۷؛ قائدان، «*تحول و تطور نیروی دریایی مسلمانان تا پایان خلافت عباسی*»، فصلنامه تاریخ اسلام، ش۶، تابستان ۱۳۸۰ش؛ علی زاده، « *عملیات نظامی دریایی مسلمانان در نیمه سده اول هجری*»، فصلنامه نامه تاریخ پژوهان، ش۴زمستان۱۳۸۴ش.

۶. سلاوی، *استقصا لاخبار دول المغرب الاقصی*، ۳۴/۱-۳۵؛ ابن تغری بردی، *النجوم الزاهرة*، ۸۴/۱.

۷. ابن تغری بردی، *النجوم الزاهرة* ، ۸۰/۱.

۸. ابن عبدالحکم، *فتوح مصر و اخبارها*، ۳۲۱؛ مقریزی، *الخطط*، ۳۳۳/۳.

۹. ابن اثیر،۵۰۴/۲.

سال۹۸ق/۷۱۶م[1] به محاصره قسطنطنیه پرداختند. در نیمه دوم سده اول هجری با تصرف افریقیه[2] و سپس اندلس[3] مراکز بیشتری به عنوان پایگاه ناوگان دریایی و تجهیز آن اختصاص یافت. پس از امویان، اغلبیان، طولونی‌ها، اخشیدیان، فاطمیان، بنی‌زیری، امویان اندلس، مرابطین و موحدان در سده‌های بعد به تجهیز ناوگان جنگی پرداختند. در دوره عباسیان به سبب دوری مرکز خلافت از دریای مدیترانه و مخالفت مردم شام با عباسیان، مسلمانان از نیروی دریایی استفاده نکردند. اغالبه نیز توانستند پس از حدود هشتاد سال جنگ در دریا بر صقلیه، بزرگ‌ترین جزیره مدیترانه، مسلط شوند (۲۱۲ق). طولونیان[4] و اخشیدیان[5] نیز از ناوگان جنگی استفاده کردند. فاطمیان با تجهیز نیروی دریایی در سواحل اسکندریه و دمیاط در مصر و عسقلان، عکا و صور و... در شام بر نیروهای مسیحی بیزانس غلبه کردند. فاطمیان صقلیه را به کمک دولت دست نشانده خود، بنی کلب تا حدود سال ۴۸۴ق/۱۰۹۱م در دست داشتند. مغرب نیز پس از انتقال پایتخت فاطمیان به مصر، به دست خاندان بنی‌زیری و بنی‌حماد اداره شد. خاندان بنی‌زیری برای حفظ سواحل خود در مقابل حملات نورمان‌ها، به تجهیز ناوگان جنگی توجه کردند.[6] امویان اندلس به کمک ناوگان جنگی خود از سواحل اندلس در مقابل حملات نورمان‌ها و فاطمیان حفاظت کردند. پیروزی‌های مسلمانان در صقلیه وراه‌های آبی شمال افریقا بر نیروهای رومی، نشان از قدرت نیروی دریایی ایشان داشت. این نیرو در سواحل جنوبی مدیترانه پس از فاطمیان توسط ایوبیان حفظ و تقویت شد؛ و در جریان جنگ‌های صلیبی در طول سواحل شام و مصر نقش اساسی ایفا نمود.

از اوایل سده پنجم هجری به بعد، سرزمین‌های مسلمان‌نشینی که سواحل شرقی دریای مدیترانه را مرکز نیروی دریایی خود قرار داده بودند، به دلیل کشمکش‌های داخلی، قدرت اولیه خود را در مدیترانه از دست دادند و اروپاییان با استفاده از نیروی دریایی بر سیسیل، جنوب

---

۱. ابن عماد، ۳۹۳/۱.

۲. بلاذری، *فتوح البلدان*، ۳۲۶-۳۳۱.

۳. ابن قوطیه، *تاریخ فتح اندلس*، ۳۶؛ ضبّی، *بغیة الملتمس فی تاریخ اهل الاندلس*، ۲۸-۲۹؛ ابن العماد، ۳۶۲/۱.

۴. ابن سعید مغربی، ۹۴/۱-۹۵؛ مقریزی، *الخطط*، ۲۹۳/۱و ۴۲۳/۲؛ ابن تغری بردی؛ ۵۰/۳ و۷۲؛ کندی، ۲۷۰؛ سالم، *اسکندریه و حضارتها فی العصور الاسلامی*، ۱۵۹.

۵. انطاکی، ۹۳؛ فواد سید، ۷۳۰-۷۳۲؛ کحاله، ۱۱.

۶. سلاوی، ۱۰۸/۲؛ ابن اثیر، ۸۷/۷؛ خضیری احمد، ۱۰۳-۱۰۴؛ علام، ۲۰۲.

ایتالیا، فرانسه تسلط یافتند و برخی از سرزمین‌های اسلامی در سواحل مدیترانه را تهدید کردند. با وجود این، نیروی دریایی مسلمانان در مدیترانه کاملاً از بین نرفت و مرابطان، موحدان و ملوک الطوایف مستقر در اندلس نیروی دریایی داشتند.[۱]

حکومت‌های اسلامی از ابتدا، هم زمان با انجام عملیات دریایی به کمک کشتی‌های شام و مصر به برپایی پایگاه‌های دریایی، مراکز کشتی‌سازی و ایجاد سازمان نیروی دریایی توجه نمودند. هر چند این فعالیت‌ها توسط سلسله‌های مختلف، یکسان نبود، اما همه حکومت‌های مسلمان حاکم بر سواحل مدیترانه از نیروی دریایی برخوردار بودند.

پایگاه‌های نیروی دریایی

پس از فتح شام و مصر، تحول مهمی در سیاست دفاعی مسلمانان بوجود آمد و متوجه اهمیت حفظ سواحل شدند و به تمام معنی دریافتند که از لحاظ دریانوردی از بیزانسی‌ها عقب مانده‌ترند. این ضعف نیروی دریایی از سویی به جهت سلطه طولانی حبشی‌ها بر تجارت دریای سرخ و تسلط ایرانیان که بر بازرگانی دریای عمان، فارس و اقیانوس هند مشغول بودند، مربوط می‌شد؛ از سوی دیگر سرزمین بیابانی اعراب فاقد درخت کافی برای تهیه چوب جهت ساخت کشتی و معدن آهن برای ساخت لنگر، میخ و قلاب، زفت و قطران برای قیراندود کردن کشتی‌ها بود. به علاوه این که کشتی رانی در دریای سرخ به علت وجود صخره‌ها و توده‌های مرجانی بسیار دشوار بود[۲]، لذا برای مقابله با رومیان و نیز گسترش قلمرو خود، کوشیدند تا از مردم و امکانات دریایی سرزمین‌هایی که به تازگی تصرف کرده بودند، استفاده نمایند. بدین‌سان، پس از دهه دوم هجری شاهد برپایی پایگاه‌ها و عملیات نظامی دریایی توسط مسلمانان هستیم. دولت‌های اسلامی پیش از پرداختن به ساخت و تجهیز کشتی‌های جنگی، به ایجاد رباط و لنگرگاه‌ها پرداختند. برای آشنایی با مهم‌ترین این پایگاه‌ها به برخی از آنها در ذیل اشاره می‌شود.

---

۱. نک: ابن عذاری، ۶۴/۴ و ۶۶-۶۷؛ ابن خلدون، مقدمه، ۴۸۷/۱.

۲. سالم، *التاریخ السیاسی و الحضاری للدولة العربیه*، ۴۵۲-۴۵۳.

الف) رباط

مسلمانان در ابتدای فعالیت دریایی خود به ساخت رباط یا قصر[۱] در مناطق مرزی در سواحل و یا صحرا پرداختند. در این مراکز شماری از مسلمانان برای نگهبانی از مرزهای خشکی و دریایی جهت جلوگیری از حملات دشمنان رومی یا بربری خود به پاسبانی مشغول بودند.[۲] چنان که در زمان خلافت عمر، استحکامات شهرهای ساحلی مرمت شد و به وسیله معاویه سواحل را از مرابطون[۳] پر کرد.[۴] به این ترتیب سواحل شام به وسیله یک سلسله استحکامات و مرابطان به هم متصل شد. این جنگجویان به واحدهای جنگی صد نفره تقسیم می‌شد. در بالای این دژها آتشگاه‌هایی جهت روشن کردن آتش در شب به وسیله مدافعان، برای زمان نزدیک شدن کشتی‌های دشمن به سواحل ایجاد شده بود.[۵] تعداد رباط‌ها از دوره معاویه به مرور افزایش یافت.[۶]

عباسیان نیز در سواحل رباط‌هایی برپا کردند. از جمله آنها می‌توان از رباط المُنَستیر یا قصرالکبیر[۷] که به دستور هرثمة بن اعین در سال۱۷۹-۱۸۰ق/۷۹۵-۷۹۶م ساخته شد، نام برد. این رباط ظاهراً نخستین رباطی است که در افریقیه شهرت بسیار یافت.[۸] اغلبیان نیز این پایگاه‌ها را گسترش دادند. علاوه بر المنستیر، رباط سوسه در خلیج قابس[۹]، رباط الفتح، رباط برج خدیجه در ساحل سوسه از مهم‌ترین رباط‌های دوره اغلبی است.[۱۰] فاطمیان نیز به برپایی رباط برای حفاظت از سواحل خود توجه کردند.[۱۱] عبدالرحمن دوم اموی در اندلس به ایجاد

---

۱. دشراوی، ۵۷۸-۵۷۹.

۲. نصرالله، ۲۶۴؛ عودی، ۳۵۲.

۳. جنگجویانی که در پاسگاه‌های کوچک مرزی به نگهبانی می‌پرداختند.

۴. ابن خلدون، مقدمه، ۴۸۳/۱، بلاذری، ۲۱۴.

۵. سالم، *التاریخ السیاسی و الحضاری للدولة العربیة*، ۴۵۴.

۶. عودی، ۳۵۲.

۷. ابن تغری بردی، ۸۹/۲.

۸. سعاد ماهر، ۶۲-۶۳؛ نصرالله، ۲۴۷؛ مونس، *تاریخ و تمدن مغرب*، ۲۵۱/۱.

۹. مونس، ۲۴۷/۱؛ مظفرالعمید، *آثار المغرب و الاندلس*، ۱۲۶.

۱۰. عودی، ۳۵۷.

۱۱. دشراوی، ۵۷۸-۵۷۹.

استحکامات و رباط‌هایی برای پهلو گرفتن کشتی اقدام نمود. وی این پایگاه‌ها را با برج‌های دائمی دیده‌بانی، منجنیق و آتش‌افکن مجهز کرد.[۱]

ب) بنادر و لنگرگاه‌ها

۱. شام

با حملات مسلمانان در سالهای ۲۸ یا ۲۹ق/ ۶۴۸-۶۴۹م به جزیره قبرس[۲] که از مهم‌ترین مراکز نیروی دریایی بیزانس در شرق بود[۳]، در صدد تصرف آن برآمدند. پس از چند بار دست به دست گشتن این جزیره میان مسلمانان و رومیان[۴]، سرانجام از دوره عباسیان قبرس مرکز تجمع ناوگان شامی و مصری برای حمله به اراضی بیزانس گردید.[۵] مسلمانان این پایگاه دریایی را در دست داشتند تا آن که رومیان در سال ۳۵۳ق/۹۶۴م، آن را از مسلمانان باز پس گرفتند.[۶] قبرس از این پس در دست بیزانسی‌ها بود و در طی جنگ‌های صلیبی، به یکی از پایگاه‌های ناوگان بیزانس تبدیل شد.[۷] علاوه بر قبرس، با تصرف جزیره اَرْواد[۸] در سال ۵۳ق/۶۷۳م، مسلمانان این جزیره را به عنوان پایگاه حرکت خود برای محاصره قسطنطنیه قرار دادند.[۹] در دوره عباسیان بندر صور نیز یکی از پایگاه‌هایی بود که کشتی‌ها از آنجا برای پیکار با رومیان بادبان بر می‌افراشتند.[۱۰]

مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی

۱. نعنعی، ۲۰۳-۲۰۴.

۲. بلاذری، ۲۲۱.

۳. خربوطلی، ۸؛ فروخ، ۷۸؛ الطالبی، ۴۳۵.

۴. بلاذری، ۲۲۲؛ ابن اثیر، ۲۶۶/۲؛ خربوطلی، ۶۹ و ۹۴.

۵. خربوطلی، ۶۸؛ ارسلان، ۱۷۸.

۶. انطاکی، ۱۰۶.

۷. طقوش، ۲۸.

۸. اَرْواد جزیره‌ای نزدیک قسطنطنیه که جُنادة بن ابی امیه در سال ۵۴ آن را در خلافت معاویه فتح کرد و به فرمان خلیفه در آن اقامت گزید (یاقوت، ۱۶۲/۱).

۹. ابن اثیر، ۵۰۴/۲؛ خربوطلی، ۱۸-۱۹.

۱۰. ابراهیم حسن، ۲۵۷/۲.

۲. مصر

در مصر، اسکندریه یکی از مهم‌ترین پایگاه‌های دریایی مسلمانان از سده اول هجری به حساب می‌آمد و کشتی‌های مسلمانان هر ساله از اسکندریه و سواحل شام جمع شده، سپس در جزیره قبرس به هم رسیده و عازم جنگ می‌شدند.[۱] در دوره اول عباسی، علاوه بر اسکندریه، دِمْیاط، تِنِّیس، و فَرَما نیز از پایگاه‌های حرکت ناوگان به سوی سواحل بیزانس محسوب می‌شدند.[۲] المَقْس پایگاهی برای حرکت ناوگان بزرگ المعز فاطمی بود، که در آنجا ششصد کشتی ساخته شد.[۳] ناوگانی که در فسطاط(مصر) آماده و تجهیز شده بود در دوره فاطمیان و ایوبیان نیز یکی از مهم‌ترین پایگاه‌های نیروی دریایی مسلمانان به حساب می‌آمد که از آنجا برای نبرد با صلیبیان اعزام می‌شدند.[۴]

۳. مغرب

در سال ۵۰ق/۶۷۰م عُقْبة بن نافع فهری والی مغرب به پیشنهاد سربازانش که از او خواستند، برای اقامت آنها در کنار ساحل شهری بسازد، قیروان را ساخت. از آن پس به ساکنان آن مرابطین گفته شد. قیروان به عنوان پایگاهی ثابت برای مقابله با شورش‌های افریقیه علیه مسلمانان و جلوگیری از حملات رومی‌ها از راه دریا به منطقه استفاده می‌شد.[۵] در دوره حکمرانی ابوالمهاجر (۵۵ – ۶۲ ق) در مغرب، در سال ۵۵ق/۶۷۴م جزیره شریک فتح و به پایگاهی برای زیر نظر گرفتن تحرکات رومیان تبدیل شد.[۶] از طریق همین پایگاه‌ها بود که حسان بن نعمان غسانی (۶۹ – ۷۸ق) توانست در سال ۷۶ق/۶۹۵م پس از بدست گرفتن حکومت مغرب از سوی عبدالملک، قرطاجنه مرکز رومیان را تصرف نماید.[۷] پس از آن حسان

---

۱. خربوطلی، ۶۸.

۲. ابراهیم حسن، ۲۵۴/۲.

۳. مقریزی، *الخطط*، ۳۴۲/۳؛ الانطاکی، ۲۴۵.

۴. نک: ابن اثیر، ۴۳۴/۶؛ ۲۹۲/۷؛ الاصفهانی، ۱۰۲-۱۰۷.

۵. بلاذری، ۳۲۰؛ ۱۵۸؛ مالکی، ۶/۱.

۶. ابن تغری بردی، ۱۵۲/۱.

۷. ابن اثیر، ۸۲/۳؛ سلاوی، ۸۲/۱.

بن نعمان در تونس دارالصناعه‌ای برپا کرد تا به کمک آن به مقابله با حملات رومیان بپردازد.[۱] این ناوگان در ابتدای دهه نود هجری توسط موسی بن نصیر مورد استفاده قرار گرفت و ابتدا به صِقِلیّه حمله شد[۲] و سپس از مغرب و از طریق نیروی دریایی مستقر در سَبْته، اندلس به تصرف مسلمانان در آمد.

در دوره اغلبیان بنادری در سوسه، تونس و بِجایه ساخته شد که به عنوان پایگاهی برای حمله به صِقِلیّه استفاده گردید.[۳] پس از فتح صقلیه و مالطه در دوره بنی‌اغلب، صقلیه خود از مهم‌ترین پایگاه‌های ناوگان مسلمانان برای حمله به مدیترانه مرکزی و غربی، سواحل ایتالیا، سردانیه و قُرنس (کورسیکا) و حتی کوه‌های آلپ شد.[۴] این جزیره در دوره بنی‌زیری هم چنان به عنوان پایگاهی برای جهاد علیه سواحل ایتالیا و روم استفاده می‌شد.[۵] فاطمیان با ساخت شهر مهدیه در ۳۰۰-۳۰۵ ق/۹۱۲-۹۱۷ م، پایگاه جدیدی برای مقابله با حملات دشمنان بر پا کردند.[۶] شهر بونه نیز لنگرگاه خوبی بود که از آنجا کشتی‌ها برای جنگ به سوی سواحل روم و جزایر مدیترانه اعزام می‌شدند.[۷] مرابطین در ابتدای قدرتشان در مغرب، طنجه و سبته را به عنوان پایگاه ناوگان خود قرار دادند.[۸] موحدان نیز علاوه بر مراکزی که از مرابطین تصرف کرده بودند، مهدیه، بادیس، مراسی الریف، وهران و هنین را به عنوان پایگاه ناوگان و تجهیز آنها برگزیدند.[۹]

مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی

۴. اندلس

پس از فتح اندلس، اعراب یمنی مقیم ناوگانی تاسیس کردند و به جهاد دریایی پرداختند.[۱۰] در

---

۱. البکری، ۳۸؛ ثعالبی، ۷۸؛ برقوتی، ۲۷.

۲. مونس، *تاریخ و تمدن مغرب*، ۱۰۸/۱-۱۰۹.

۳. ابن عذاری، ۱۰۲/۱-۱۰۳؛ ابن ابار، ۱۷۵/۱؛ نصرالله، ۲۴۷.

۴. ابن ابار، ۳۸۱/۲؛ قلقشندی، ۱۲۱/۵، عودی، ۱۳۴؛ نعنعی، ۲۸۰.

۵. ابن عذاری، ۲۷۳/۱-۲۷۴.

۶. اصطخری، ۴۰؛ ابن ابار، ۴۲۴/۱؛ ابن اثیر، ۵۲/۵؛ قلقشندی، ۹۷/۵؛ قزوینی، ۳۶۳/۱.

۷. بکری، ۸۳.

۸. سامرایی، *علاقات*، ۱۲۴.

۹. السلاوی، ۱۲۸/۲.

۱۰. سالم، *بحوث اسلامیة*، ۵۹۲/۱؛ نعنعی، ۸۴.

دوره فرمانروایی عبدالرحمن دوم اموی طرطوشه و بلنسیه[۱] از مهم‌ترین پایگاه‌های حمله به جزایر مدیترانه[۲]، سواحل فرانسه[۳] و ایتالیا[۴] بود. در سال ۲۷۱ق/۸۸۴م، گروهی از اندلسی‌ها به نام بحریون در بَجّانه فرودآمدند. به دلیل گرفتاری امیرمحمد اموی در شورش ابن حفصون، بحریون موفق شدند بر بَجّانه مسلط شوند و در سال۲۷۶ق/۹۰۶م، آنجا را به یک پایگاه دریایی تبدیل کنند.[۵] امویان اندلس در غرب مدیترانه در سبته[۶]، طنجه[۷]، مرسیه، المریه[۸] و اشبیلیه[۹]، پایگاه‌هایی برای دفع حملات فاطمیان برپا نمودند. در دوره ملوک‌الطوایف اول و مرابطان و موحدان[۱۰] در اندلس، المریه به عنوان بزرگترین پایگاه نیروی دریایی فعال بود.[۱۱] علاوه بر آن دانیه نیز از مراکز مهم به شمار می‌رفت.[۱۲] موحدان علاوه بر استفاده از المریه در اشبیلیه نیز به احداث مرکز کشتی‌سازی و تبدیل آن به پایگاه حملات دریایی خود در سواحل اندلس پرداختند.[۱۳]

مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی

۱. شبارو، ۱۳۳.

۲. ابن عذاری، ۸۹/۲؛ ابن حیان قرطبی، ۱۴۴.

۳. عنان، *تاریخ دولت اسلامی در اندلس*، ۴۵۹/۱.

۴. ارسلان، ۱۸۵.

۵. خارچینکو، «*بجانه*»، *دائرة المعارف بزرگ اسلامی*، ۳۴۸/۱۱. پیش از آمدن بحریون به بَجّانه، در سال ۲۷۱ق/۸۸۴م، گروهی از دریانوردان اندلسی که از بنی سراج قضاعی و بنی اسود غسانی از اعراب یمنی بودند که در بجانه فرود آمدند؛ به همین علت این اقلیم ارش الیمن نیز خوانده شده است (ابن عذاری، ۹۶/۲؛ ۳۷).

۶. ابن عذاری، ۲۲۱/۲-۲۲۲؛ ابن اثیر، ۳۱۵/۵-۳۱۶.

۷. ابن عذاری، ۲۸۲/۲؛ شکعه، ۴۷۴.

۸. ابن عذاری، ۲۳۹/۲ و ۲۴۱؛ برقوتی، ۱۵۸. المریه به دلیل حمله مسیحیان به آن در سال۵۴۳ق/۱۱۴۸م، خراب شد و از این به بعد اشبیلیه پیشرفت کرد و نقش بیشتری ایفا نمود (سالم، *تاریخ مدینة المریة الاسلامیة قاعدة اسطول الاندلس*، ۹۷-۹۸).

۹. ابن عذاری، ۲۳۹/۲و۲۴۱؛ سالم، *تاریخ مدینة المریة*، ۴۳.

۱۰. عمر موسی، ۲۳۷.

۱۱. عنان، *تاریخ دولت اسلامی در اندلس*، ۱۷۸/۲و۳۶۲.

۱۲. عنان، *دول الطوایف*، ۱۸۶.

۱۳. نصرالله، ۳۰۴.

دارالصناعه

حکومت‌های اسلامی از سده اول هجری در کنار عملیات دریایی، به ایجاد و یا تجدید بنای مراکز کشتی سازی- *دارالصناعه*- در سواحل مدیترانه پرداختند. دارالصناعه مرکزی دولتی بود، که به ساخت و تجهیزکشتی‌های نیروی دریایی[۱]، پایگاه‌های عملیاتی، زرادخانه‌های نیروی دریایی و مراکز استخدام نیروی انسانی برای امور جنگی و ملوانی اختصاص داشت. تعداد و میزان فعالیت این مراکز بنا بر اهمیت نیروی دریایی نزد هر کدام از دولت‌ها متفاوت بود. حکومت‌های اسلامی با گرفتن مالیاتی خاص، هزینه آن را تأمین می‌کردند و با تهیه مواد خام برای ساخت و نگهداری کشتی‌های جنگی و استخدام نیروی انسانی، آنها را فعال نگه می‌داشتند.[۲]

دارالصناعه‌ها در شهرهای ساحلی[۳] و در بندرگاه‌های شام، مصر، افریقیه، مغرب و اندلس برپا شد. در اندلس بیش از هر منطقه‌ای شهرهای بندری و دارالصناعه بوجود آمد، چرا که ارتباط این منطقه با شمال افریقا و مصر از طریق دریا بود.[۴] از مهم‌ترین مراکز کشتی‌سازی در شام می‌توان از دارالصناعه عکا و صور نام برد. کشتی‌سازی عکا در سال ۴۹ ق/۶۶۹ م به دستور معاویه با انتقال صنعت‌گران و نجاران از مصر، برپا شد.[۵] این مرکز در دوره عبدالملک از نو ساخته شد.[۶] دارالصناعه صور به دستور هشام برپا شد. بلاذری به نقل از واقدی، از انتقال کشتی‌ها از عکا به صور در دوره خاندان مروان خبر می‌دهد.[۷] متوکل عباسی در سال

---

۱. مقریزی، *الخطط*، ۳۳۱/۳؛ Colin.GS, cahen. Cl, "Dār al-Sinā‘a", *EJ, V.II, P. 129*

۲. اوزون چارشیلی و گنجر، ۱۰۰۴.

۳. ابن خلدون معتقد است شهر ساحلی باید در کنار ملتی پرجمعیت بنا شود، تا در هنگام حمله دشمن توانایی دفاع از آن را داشته باشند و یا کنار کوهستانی، تا در موقع لزوم به کوهستان پناه برند (ابن خلدون، *مقدمه*، ۶۸۷/۲-۶۸۸).

۴. مونس، *سپیده دم اندلس*، ۵۲۲؛ وی معتقد است که بنا بر اهمیت بنادر در غرب جهان اسلام، نام‌گذاری این مراکز معنادار است. در مغرب و اندلس برای لنگرگاه مرسی به جای مینا (بندر) به کار می‌رفت. به ویژه بندرهایی که مسلمانان ایجاد کرده بودند، با این نام خوانده می‌شد. این بدان معناست که بندر معمولا ابتدا لنگرگاهی برای کشتی‌ها بود، سپس پیشرفت می‌کرد. مانند تونس، المریه و بجانه.

۵. بلاذری، ۱۶۹-۱۷۰.

۶. همو، ۱۷۰ و ۲۰۷.

۷. همو، ۱۷۰.

۲۵۷ق/۸۸۸ م فرمان داد که کشتی‌ها را در عکا و همه سواحل به کار گیرند و به جنگجویان مجهز کنند.

مراکز کشتی‌سازی مصر از اولین مراکزی بود که مسلمانان از آن استفاده کردند. دارالصناعه‌های اسکندریه[۱]، جزیره روضه[۲]، فسطاط[۳]، المَقْس[۴]، از مهم‌ترین مراکز کشتی‌سازی مصر به شمار می‌رفت. دارالصناعه تونس[۵]، مهدیه[۶]، پالرمو و میسنی نیز از مراکز کشتی‌سازی مغرب و صقلیه محسوب می‌شدند. از مهم‌ترین کارخانه‌های کشتی‌سازی در اندلس، می‌توان از دارالصناعه المریه[۷]، اشبیلیه[۸] و طرطوشه[۹] نام برد.

در این دارالصناعه‌ها بیشتر کشتی‌های دوطبقه ساخته می‌شد.[۱۰] این کشتی‌ها برای عملیات نظامی، حمل و نقل کالا، آب، مسافر، جنگجویان، خاصّ امرا و یا برای تفریح و سرگرمی خلفا استفاده می‌شد. ناوگان مسلمانان شامل تعداد زیادی کشتی جنگی و تدارکاتی بود، که هر کدام به نام یا نام‌های مختلف مشهور بودند. گاه کلمه *اسطول* به صورت عام برای کشتی‌های مختلف به کار می‌رفت. این اسامی بیشتر از روی کاربرد و ظرفیت و قدرت کشتی انتخاب می‌شد. برخی از کشتی‌های اختصاصی، نام خود را از محلی که در آن ساخته و یا جایی که در آن استفاده می‌شدند، می‌گرفتند. چنان که کشتی‌هایی ساخته شده در سواحل نیل، به *کشتی نیلیه* مشهور بود.[۱۱] هر کدام از این کشتی‌ها در زمان‌ها و مکان‌های مختلف دارای جایگاه و اهمیت کم یا

---

۱. نک: سعد زغلول، «*الاسکندریة الاسلامیة*»، *تاریخ الاسکندریة منذ اقدم العصور*، ۲۲۴.

۲. مقریزی، *الخطط*، ۳۱۳/۲و۱۱۵/۳و۳۴۴.

۳. مقریزی، *اتعاظ الحنفا باخبار الائمة الفاطمیین الخلفا*، ۲۹۰/۱؛ همو، *الخطط*، ۴۲۳/۲؛ انطاکی، ۲۳۳.

۴. مقریزی، *الخطط*، ۳۴۲/۳؛ *اتعاظ الحنفا*، ۱۳۹/۱؛ ادریسی، ۳۴۸/۱؛ سیوطی، ۲۲۳/۲.

۵. بکری، ۳۸؛ رقیق، ۳۶؛ ثعالبی، ۷۹؛ برقوتی، ۲۷.

۶. بکری، ۸۵؛ نصرالله، ۲۲۷-۲۲۸؛ عبادی، ۲۳۲.

۷. مراکشی، ۲۱۰؛ سالم، *تاریخ مدینة المریة*، ۳۹-۴۰.

۸. ابن عذاری، ۱۱۸/۴.

۹. همو، ۲۶۳.

۱۰. متز، ۵۴۱/۲.

۱۱. سالم، *بحوث اسلامیة*، ۸۴/۱.

زیادی بودند. از مهم‌ترین کشتی‌های جنگی می‌توان به انواع حراقه[۱]، شینی یا غراب[۲]، شلندی[۳]، حربیه[۴]، طریده[۵]، عشاری[۶]، مسطح[۷]، شیطی[۸]، بُطّسه[۹] و قُرقوره[۱۰] و ... اشاره کرد.

واحدهای نیروی دریایی و آرایش نظامی آنها

فرماندهی ناوگان

ناوگان دریایی مسلمانان در دوره امویان، در پنج منطقه به شرح زیر مستقر بودند: در شام به مرکزیت لاذقیه در دریای مدیترانه؛ در مصر با مرکزیت اسکندریه؛ ناوگان مصر در رود نیل که مقرش در بابلیون بود؛ ناوگان خاص برای جلوگیری از ورود رومیان به سواحل و ناوگان افریقیه یا تونس.[۱۱] این مراکز ناوگان دریایی خودمختار بودند.[۱۲] پرچم هر کدام از این ناوگان‌ها از سوی خلیفه، برای فرماندهی از فرماندهان دریایی بسته می‌شد.[۱۳] در اوایل دوره اسلامی، فرماندهان ناوگان‌ها لزوماً آشنا به دریا نبودند. چنان که معاویة بن ابی سفیان اولین امیرالبحر و عبدالله بن سعد بن ابی سرح دومین فرمانده ناوگان دریایی سده اول هجری بودند[۱۴]. اما در دوره‌های بعدی، فرمانده ناوگان از میان افراد آشنا به دریا و جنگ دریایی انتخاب می‌شد.[۱۵] از این‌رو، بسیاری از فرماندهان نیروی دریایی مسلمانان از میان یمنی‌ها خصوصاً ازدی‌ها و لخمی‌ها

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

۱. ابن عذاری، ۱۳۷/۱؛ شکعه، ۴۸۹؛ مقری، ۵۶/۴؛ برقوتی، ۱۶۸.
۲. سیوطی، ۸۹/۲؛ ابن مماتی، ۳۴۰؛ فواد سید، ۷۴۴؛ برقوتی، ۱۶۵-۱۶۶؛ روجی ادریس، ۱۴۶/۲.
۳. ابن عذاری، ۱۰۳/۴؛ مقریزی، *الخطط*، ۴۲۳/۲؛ ابن مماتی، ۱۳۴۰؛ شکعه، ۴۹۰.
۴. همو، ۴۸۹؛ سالم، *بحوث اسلامیة*، ۸۵/۱؛ اوزون چارشیلی، گنجر، ۱۰۰۴/۷.
۵. ابن مماتی، ۳۳۹.
۶. فوادسید، ۷۴۶.
۷. همو، ۷۴۴؛ سالم، *بحوث اسلامیة*، ۸۶/۱.
۸. کحاله، ۱۰.
۹. ابن اثیر، ۲۹۲/۷؛ شکعه، ۴۹۰؛ فواد سید، ۷۴۵.
۱۰. برقوتی، ۱۶۹؛ کحاله، ۱۰.
۱۱. خربوطلی، ۲۷.
۱۲. اوزن چارشیلی، گنجر، ۱۰۰۴/۷.
۱۳. خربوطلی، ۲۸.
۱۴. همو، ۱۳.
۱۵. کندی، ۲۰۴. در دورهٔ موحدی نیز گاه از شیوخ، که از رزم دریایی اطلاعی نداشتند، استفاده می‌شد. عمر موسی، ۲۴۱.

انتخاب می‌شدند؛ زیرا ایشان به دلیل اشتغال به تجارت دریایی از قدیم - عصر دولت سبابیه و حمیری‌ها- به امور دریانوردی آشنا بودند.[۱] علاوه بر یمنی‌ها، مغربی‌ها نیز دارای جایگاه خاص در دریانوردی و فرماندهی کشتی‌ها بودند.[۲] در دوره‌هایی از تاریخ اسلام، فرماندهی ناوگان در برخی از خاندان‌ها به بعدی‌ها منتقل می‌شد. از جمله خاندان‌ها و افراد مشهور، می‌توان از جُنادة بن ابی امیه ازدی، سفیان بن مجیب ازدی، حَسّان بن نعمان غَسّانی[۳]، خاندان رماحس[۴] و خاندان بنی‌اسود غسانی[۵] در اندلس، فَرْغْلُوش در صقلیه[۶]، خاندان عیسی بن میمون در دوره مرابطین و موحدین[۷]، خاندان بنی مَردَنیش در دوره موحدان نام برد.[۸]

ناوگان هر ناحیه فرماندهی داشت که *رئیس الاسطول*، *مُقدَّم الاسطول*، *زمام‌الاسطول* و یا *قائدالقواد* خوانده می‌شد. وی را از میان فرماندهان عالی‌رتبه نیروی دریایی - قُوّاد- انتخاب می‌کردند.[۹] *رئیس‌الاسطول* بر ساخت و تجهیز کشتی‌ها، امنیت آنها در پایگاههای زمستانی، انتخاب کارکنان کشتی، گردآوری و تجزیه و تحلیل اطلاعات دریایی و اجازه انجام عملیات جنگی نظارت داشت.[۱۰] این فرمانده در دوره طولونیان *خادم‌البحر*[۱۱]، در زمان اغلبیان *مقدم العماره*[۱۲]، در دوره فاطمیان، *صاحب‌البحر* یا *متولی‌البحر* خوانده می‌شد[۱۳]، در حالی که در دورهٔ



۱. نک: بلاذری، ۳۳۹؛ مالکی، ۵۲/۱-۵۳.
۲. مقریزی، *السلوک لمعرفة دول الملوک*، ۷۹/۱.
۳. سالم، *التاریخ السیاسی و الحضاری*، ۴۶۴.
۴. ابن خلدون، *مقدمه*، ۴۸۴/۱؛ ابن عذاری، ۲۴۱/۲و۲۴۵؛ ابن حزم، ۱۸۹؛ سالم، *بحوث اسلامیة*، ۵۹۷/۱-۵۹۹.
۵. سالم، *بحوث اسلامیة*، ۵۹۴/۱-۵۹۵.
۶. شکعه، ۴۷۵.
۷. ابن عذاری، ۶۶/۴؛ مراکشی، ۲۱۰؛ حرکات، ۲۰۵؛ سالم، *بحوث اسلامیة*، ۶۰۴/۱-۶۰۸.
۸. سالم، *بحوث اسلامیة*، ۶۰۱/۱-۶۰۲.
۹. مقریزی، *اتّعاظ الحنفا*، ۱/ ۱۲۸؛ قلقشندی، ۵۱۹/۳ و ۵۲۲-۵۲۴؛ ابن خلدون، *مقدمه*، ۴۸۵/۱. ابن خلدون اشاره دارد که این مقام در مغرب و افریقیه *الملند*، که از زبان فرنگان به عربی نقل شده بود، گفته می‌شد. *مقدمه*، ۴۸۱/۱. اوزن چارشیلی، گنجر، ۱۰۰۴/۷.
۱۰. ابن خلدون، *مقدمه*، ۴۸۵/۱.
۱۱. ابن تغری بردی، ۵۰/۳.
۱۲. معادل وزیر نیروی دریایی؛ محمد صلابی، ۲۹۰.
۱۳. دشراوی، ۵۶۸؛ فواد سید، ۷۲۷-۷۲۸.

بنی‌زیری به ایشان *مُقدّم‌الاسطول* و *قائدالاسطول* می‌گفتند.[۱] امویان اندلس او را *امیرالبحر*[۲] یا *امیرالماء*[۳] و گاه *قائدالاسطول*[۴] یا *قائدالبحر*می‌نامیدند.[۵] در دوره ایوبیان علاوه بر استعمال لفظ *صاحب‌الاسطول*[۶]، گاه به وی *رأس‌الماء* نیز گفته می‌شد.[۷] مرابطین این فرمانده را *صاحب البحر*[۸] و موحدان نیز وی را *قائدالاسطول*[۹] یا *صاحب‌البحر*می‌خواندند. در این دوره نظارت بر ناوگان هر منطقه به عهده طلبه بود، که آنان را طلبه ناوگان می‌نامیدند.[۱۰]

در دوره فاطمیان، *مُقدّم‌الاسطول* دو نایب داشت که مسئول خدمه و امور جاری ناوگان بودند.[۱۱] کشتی که قائدالقواد (*رئیس‌الاسطول، مقدم‌الاسطول*[۱۲]) در آن سوار بود، به عنوان مقدمه ناوگان حرکت می‌کرد. با برافراشتن بادبانهای آن، دیگر کشتی‌ها نیز آماده حرکت می‌شدند. در این کشتی چراغی روشن بود تا راهنمای دیگر کشتی‌ها یا ناوگان باشد. با لنگر انداختن آن، دیگر کشتی‌ها نیز لنگر می‌انداختند.[۱۳] در هر بندر نیز برای هدایت کشتی‌ها، چراغی روشن بود که آن را *الخشب* می‌گفتند[۱۴].

به دوران عباسیان که عراق مرکز خلافت گردید، دفاع از سواحل مصر و شام به عهده والیان قرار گرفت و نیروی دریایی نیز به تبع به دست ایشان افتاد. چنان که در دوران احمدبن طولون

---

۱. ابن اثیر، ۳۱۲/۶؛ مقریزی، *الخطط*، ۴۲۳/۲.

۲. ابن اثیر، ۳۳۰/۴؛ مراکشی، ۲۱۰.

۳. برقوتی، ۱۷۲؛ شاید لفظ ادمیرال از امیرالماء اقتباس شده باشد.

۴. ابن عذاری، ۲۱۸/۲و۲۲۱-۲۲۲.

۵. همو، ۲۰۵/۲ و۲۴۱ و ۲۴۵؛ مقری، ۳۸۳/۱.

۶. طقوش، ۱۹۵-۱۹۶.

۷. مقریزی، *السلوک*، ۲۰۷/۱.

۸. ابن عذاری، ۸۳/۴.

۹. همو، ۶۲/۴ و ۶۴ و ۱۰۴؛ سلاوی، ۶۴/۲ و ۹۵.

۱۰. عمر موسی، ۹۱، به نقل از *رسائل موحدیه من انشاء کتاب الدولة المومنیة*، ۱۷۳-۱۷۴ و ۱۷۷.

۱۱. سالم، *بحوث اسلامیة*، ۸۰/۱.

۱۲. ابن تغری بردی در حوادث سال۵۶۷هـ از یورش صلیبیان به کشتی مقدم و رئیس ناوگان خبر می دهد. ۳۸/۶.

۱۳. مقریزی، *الخطط*، ۴۲۳/۲و۳۳۸/۳.

۱۴. ابراهیم حسن، ۲۹۵/۳و۳۵۳/۴.

نیروی دریایی بزرگی فراهم شد.[۱] فاطمیان با انتقال پایتخت به مصر، قسمت عمده ناوگان افریقیه را نیز به مصر منتقل کردند و سه بخش طرابلس، افریقیه و صقلیه از ولایت مغرب را به خاندان بنی‌زیری واگذار کردند. لذا بُلکین زیری با استخدام دریانوردانی از سراسر مغرب به تجهیز نیروی دریایی خود پرداخت.[۲] با ضعف و سستی فاطمیان و امویان اندلس، مسیحیان بر دریای مدیترانه مسلط شدند. در نتیجه منصب فرماندهی ناوگان بکلی در مصر از بین رفت و تنها در افریقیه و مغرب این منصب باقی ماند.[۳] اما با قدرت‌یابی موحدان، تشکیلات و وظایف فرماندهی ناوگان بیش از پیش گسترش یافت.[۴] او را فرمانده برین ناوگان‌ها، فرمانده بنادر یا مسئول امارت دریا نیز می گفتند.[۵] با وجود اینکه مرکز فرمانده کل ناوگان موحدان در سبته بود، اما این فرمانده زیر نظر والی سبته کار نمی‌کرد، بلکه با خلیفه موحدی ارتباط مستقیم داشت.[۶] موحدان در آغاز با وجود این که به مسائل دریا ناآشنا بودند، اما برای اِشراف عناصر موحدی بر امور نظامی دریایی، چند تن از شیوخ - مشاوران خلیفه موحدی - را به عنوان فرمانده برگزیدند.[۷]

علاوه بر فرمانده کل ناوگان، هر کشتی، رئیسی داشت که بر امور راندن و لنگر انداختن آن نظارت می‌کرد.[۸] وی *قائدالنواتیه*[۹] نامیده می‌شد. او با دریا و راههای دریایی آشنایی داشت. قائدالنواتیه این اطلاعات را علاوه بر تجربه شخصی از طریق استفاده از *رَهنامج* - کتاب آشنایی با راهها و لنگرگاه‌ها، *کنباص*[۱۰] و *بیت‌الابرة* (قطب‌نما) به دست می‌آورد. وی نگهداری از سلاح‌ها

---

۱. ابراهیم حسن، ۲۹۵/۳.
۲. ابن عذاری، ۲۲۹/۱ و ۲۷۳-۲۷۴؛ سالم، *بحوث اسلامیه*، ۳۶/۱.
۳. ابن خلدون، مقدمه،۴۸۶/۱-۴۸۷.
۴. ابن القطان المراکشی، ۸۲؛ عمر موسی، ۹۱ و ۲۴۲.
۵. همو، ۲۴۲.
۶. ابن عذاری، ۱۳۳/۴.
۷. عمر موسی، ۲۴۱.
۸. ابن خلدون، *مقدمه*، ۴۸۵/۱.
۹. فرمانده ملوانان.
۱۰. صفحه‌ای مخصوص که جهت وزش بادها و گذرگاه‌های گوناگون آنها در آن ترسیم می‌شد (ابن خلدون، مقدمه، ۱/ پاورقی ۹۹).

و هدایت جنگ دریایی را نیز بر عهده داشت.[۱] هر کشتی جنگی، علاوه بر رئیس، یک فرمانده نظامی - *مقدم*-[۲] نیز داشت که از میان رجال عالی رتبه کشور انتخاب می‌شد. همه افراد از او کسب دستور می کردند و فرمان می بردند. نیروی دریایی مصر، علاوه بر این، ۱۰فرمانده ـ قائد ـ نیز داشت که سالار ایشان را *قائد القواد* یا *امیرالجیش* می نامیدند.[۳] البته گاه فرماندهی کل امور کشتی - اداره داخلی کشتی و امور نظامی - به عهده یک فرمانده بود.[۴] در کنار این گروه ۱۰نفری، فرماندهانی نیز وظیفه جمع‌آوری جنگجویان و پرداخت حقوق آنها را به عهده داشتند که شمار آنها به ۲۰ تن می‌رسید و آنان را *نقباء* می‌خواندند.[۵]

کارکنان ناوگان

دریانوردان (ملاحان) که در کشتی‌ها کار می‌کردند به *نواتیه*، *بحریین*، *أسطولیه*[۶] و یا *رجال البحریین*[۷] مشهور و مورد احترام مردم بودند، زیرا مجاهدان راه خدا محسوب می‌شدند. مسلمانان در ابتدا دریانوردانی از ملاحان بیگانه و از ملیت‌های مختلف استخدام کردند.[۸] تعداد زیادی نیز از ایشان، دریانوردان مغربی بودند که در فرماندهی کشتی و دریانوردی مهارت داشتند و بخصوص در دوره ایوبی در جهاد دریایی علیه کشتی‌های صلیبی در منطقه عیذاب به شهرت رسیدند.[۹] تعداد نیروهای ناوگان فاطمی در اواخر این عصر، بیش از پنج هزار نفر گزارش شده که منظور همین نواتیه می‌باشند.[۱۰] از دیگر کارکنان کشتی، *قذّاف*[۱۱]، *ذووالصناعة* و

---

۱. اوزن چارشیلی، گنجر، 1004/7؛ Henrichs. W.P, "Ustūl", EI^2,v.x, p. 928.

۲. ابراهیم حسن، ۳۵۴/۴.

۳. مقریزی، *اتّعاظ الحنفا*، ۱/ ۱۳۳.

۴. ابراهیم حسن، ۶۲۹/۳؛ کحاله، ۱۰-۱۲.

۵. مقریزی، *الخطط*، ۳۳۸/۳.

۶. ابن اثیر، ۴۳/۷؛ Henrichs, Ibid.

۷. ابن عذاری، ۲۹۵/۲؛ مقری، ۴۱۴/۱.

۸. ابن خلدون، مقدمه، ۴۸۳/۱.

۹. مقری، ۱۱۱/۳.

۱۰. سالم، *بحوث اسلامیة*، ۸۰/۱.

۱۱. پاروزن.

المهن[۱]، گرداننده بادبان‌ها، حرکت‌دهنده سکان کشتی و دیده‌بانان و نیز رزمندگانی چون *نفاطون*[۲] و سربازان یا *غزاة البحر*[۳] بودند[۴] سربازان به دو گروه قوی، ضعیف و غیر شجاع تقسیم می‌شدند. گروه دوم را در طبقه پایین کشتی جا می‌دادند. از نیروهای ضعیف به عنوان جایگزین نیروهای مجروح استفاده می‌شد. در هر کشتی معمولاً چهار نفر نیز مسئول مداوای مجروحین در طبقه پایین کشتی بودند.[۵] علاوه بر این گروهی در سواحل به محافظت از حملات بیگانگان[۶] و حفاظت از کشتی‌ها مشغول بودند که ابن‌عذاری از آنها با نام عمال‌السواحل یاد کرده است.[۷]

حقوق فرماندهان و کارکنان ناوگان

کارکنان ناوگان ـ فرماندهان، ملاحان و رزمندگان ـ هر یک حقوقی مرتب داشتند.[۸] اغلبیان گاهی برای کارکنان و جنگجویان ناوگان خود، علاوه بر حقوق معین، بخشش‌ها و هدایایی در نظر می گرفتند.[۹] در دوره طولونیان گاه به دلیل به دست آوردن غنایم بسیار، تا هزار دینار نیز به هر کدام از جنگجویان دریایی بخشیده می‌شد.[۱۰] عبدالرحمن دوم اموی در اندلس حقوق ثابت و خوبی به کارکنان ناوگان جنگی خود می‌پرداخت.[۱۱] در دوره فاطمی، حقوق ۱۰ فرمانده

مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی

۱. صنعتگران و کارگران.

۲. نفت اندازان.

۳. مقریزی، *اتعاظ الحنفا*، ۱/ ۲۸۲و ۲۹۰.

۴. سالم، *بحوث اسلامیة*، ۸۱/۱؛ از این سربازان در حملات زمینی نیز استفاده می شد (اوزون چارشیلی، گنجر، ۱۰۰۴/۷).

۵. قائدان، به نقل از ابن منکلی، *الادلة الرسمیة فی التعابی الحربی*، ص۲۴۱-۲۴۴.

۶. ابن خلدون، مقدمه، ۴۸۴/۱.

۷. ابن عذاری، ۸۷/۲.

۸. البته گاه این گونه نبود، چنان که در دوره امویان، مستنیر بن حَبحاب به دلیل شکست در حمله صقلیه و از دست دادن کشتی‌هایش بر اثر طوفان، به دستور والی مغرب عبیدة بن عبدالرحمن سلمی، تازیانه خورد و زندانی شد. مونس، *تاریخ و تمدن مغرب*، ۱۳۶/۱.

۹. نصرالله، ۲۴۷.

۱۰. کرد علی، ۱۸۲/۱؛ ابن اثیر، ۶۱۴/۴.

۱۱. ابن قوطیة، ۸۴.

نیروی دریایی فاطمیان، هر کدام از ۱۰تا ۲۰دینار بود.[۱] ظاهراً از حقوق ایشان پیوسته کم شد و دریافتی آنان از ۲۰ دینار به ۱۰دینار، سپس ۸ و سرانجام ۲دینار تقلیل یافت. این نزول حقوق احتمالاً به دلیل ضعف دولت فاطمی و کم شدن درآمد خزانه بود. علاوه بر حقوق، املاکی (اقطاع، تیول) نیز در اختیار ایشان قرار داده می‌شد که آن را *ابواب الغزاة* می‌خواندند.[۲] جرجی زیدان اشاره کرده است که برای احترام بیشتر به ناوگان، خلیفه یا وزیرِ اعظم حقوق ناوی‌ها را می‌پرداختند. در مجموع هزینه سالانه ناوگان ۱۰۰۰۰۰دینار بود.[۳] در دوره ایوبی، صلاح‌الدین برای مقابله با حملات صلیبیان، حقوق ملوانان را افزود.[۴]

آموزش رزم‌دریایی

در مصر مردم به آموزش فرزندانشان در تیراندازی و امور جنگ دریایی توجهی خاص داشتند و با انتخاب فرماندهانی آشنا به فنون جنگی (*رجال الاسطول*) به این کار می‌پرداختند. مقریزی اشاره کرده است که کارکنان ناوگان(*خدمة الاسطول*) نزد ایشان حرمت و منزلتی داشتند.[۵] هر جوانی سعی می‌کرد انواع نبرد دریایی را بیاموزد. ابراهیم بن اغلب به تربیت و آموزش جنگجویان دریایی توجهّ نمود.[۶] در دوره موحدان، عبدالمومن خود بر شکل‌گیری *رجال البحریه* نظارت داشت و برای آنها تمرین و آموزش‌های خاص مقرر کرده بود. چنان که در این زمان، حافظان ـ داعیان موحدی ـ که نقش اداری و فرماندهی کلی نظام را به عهده داشتند موظف به انجام آموزش‌های عملی دریایی مانند شنا و پارو زدن بودند. آموزش کارکنان ناوگان، پس از عبدالمؤمن نیز ادامه داشت. وجود تأسیسات برجای مانده از این دوره هم‌چون استخرهای مصنوعی و تأسیس مدرسه آموزش مسایل دریانوردی در رباط فتح دلیل بر این مدعاست.[۷]

۱. ابراهیم حسن، ۳۵۶/۴؛ زیدان، ۱۶۲/۱
۲. مقریزی، *الخطط*، ۳۳۷/۳؛ قلقشندی، ۵۲۰/۳.
۳. زیدان، ۱۵۸/۱ و ۱۶۲.
۴. مقریزی، *السلوک*، ۲۲۱/۱.
۵. همو، *الخطط*، ۳۳۴/۳.
۶. مونس، *تاریخ و تمدن مغرب*، ۲۴۵/۱.
۷. عمر موسی، ۲۴۳؛ دندش، ۱۴۹.

دیوان العمائر

فاطمیان به علت درگیری با کشتی‌های بیزانسی و نیز تمایل به ایجاد ارتباط میان سواحل مصر، شام، مغرب و صقلیه، برای شهرهای بندری *دیوان بنادر* و برای دیگر شهرها *دیوان الثغور* و سرانجام برای *قوای بحریه*، *دیوان الجهاد* یا *دیوان العمائر*[۱] را تاسیس کردند. مرکز این دیوان در *دارالصناعة* در فسطاط نزدیک جایگاه جلوس خلیفه به نام منظرة الصناعة قرار داشت.[۲] این دیوان بر ساخت، تجهیز کشتی‌ها و پرداخت حقوق کارکنان[۳]، حمل غله، هیزم و چوب نظارت داشت.[۴] هزینه این دیوان از بودجه دولت تأمین می‌شد.[۵] المعزلدین الله فاطمی بودجه زیادی را به توسعه فعالیت نیروی دریایی خود اختصاص داد.[۶]

در دیوان العمائر مصر، تعدادی از سازندگان کشتی مانند نجاران، آهنگران، قیراندودان و نقاشان کار می‌کردند. دیوان به وسیله دو گروه اداره می‌شد: رئیس عشاریات و رئیس نواتیه[۷] که بر همه کشتی‌های عشاری و دیماس نظارت داشتند. کشتی‌های حامل غله سلطانی، شامل ۵۰ کشتی عشاری و ۲۰ کشتی دیماس می‌شد، که از اینها ۱۰ کشتی دیماس خاص خلیفه بود که در ایام خلیج (جزر و مد نیل) مورد استفاده بود. برای هر کدام از این کشتی‌های دیماس یک رئیس و یک نواتی تعیین می‌کردند، که از دیوان حقوق می‌گرفتند.[۸] سایر کشتی‌های عشاری و دیماس، در اختیار والیان بودند و با اجازه آنان تردد می‌کردند.

به کارکنان و فرماندهان این کشتی‌ها از دیوان حقوق پرداخت می‌شد. البته فرماندهان و رئیس کشتی‌ها تا وقتی که در این مقام بودند، این پول را دریافت می‌کردند. فرماندهان جدید در کشتی‌های عشاری پس از گرفتن اجازه و حقوق حرکت می‌کردند. ناظرین بر امور

---

۱. دیوان ناوگان جنگی.

۲. قلقشندی، ۴۹۲/۳؛ مقریزی، *الخطط*، ۴۲۳/۲.

۳. مقریزی، *السلوک*، ۱۸۶/۱.

۴. سالم، *بحوث اسلامیة*، ۳۹/۱.

۵. اوزون چارشیلی، گنجر، ۱۰۰۴/۷.

۶. دشراوی، ۳۷۹.

۷. رئیس کشتی های عشاری و رئیس دریانوردی.

۸. مقریزی، *الخطط*، ۴۲۳/۲.

کشتی‌های عشاری، حقوق کمتری داشتند. بودجه زیادی برای ساخت کشتی‌ها ازسوی دیوان اختصاص می‌یافت. در صورت کسری بودجه، از بیت‌المال به دیوان پول پرداخت می‌شد تا مشکل حل شود. با وجود اینکه این دیوان در زمان وزارت رضوان ولخشی در سال ۵۳۱ق/ ۱۱۳۶م برای مراقبت از مرزها و دفاع از عسقلان احیاء شد[۱]؛ اما در اواخر دوره فاطمیان نیروی دریایی آنان کاملاً ضعیف شد و به حدود ۱۰کشتی جنگی تقلیل یافت.[۲]

پس از فاطمیان، ناوگان دریایی ایشان به ایوبیان رسید. دیوان العمائر در این دوره، *دیوان‌الاسطول* خوانده می‌شد.[۳] ایوبیان تسهیلات ویژه‌ای برای ناوگان فراهم نمودند.[۴] فرماندهی ناوگان *صاحب‌الاسطول* بود، که تمام کارگزاران در مصر و شام موظف بودند نیازهایش را تامین کنند. این دیوان مامور نظارت بر ساخت و تجهیز کشتی‌ها و پرداخت حقوق کارکنان آن بود.[۵] با وجود این که صلاح‌الدین ایوبی بسیاری از منابع درآمد مصر را به این دیوان اختصاص داد، اما *دیوان‌الاسطول* در اواخر دوره ایوبیان برچیده شد، عضو نیروی دریایی (*اسطولی*) بودن که پیش از این مایه افتخار بود، کم کم جایگاه خود را از دست داد.[۶] از جنگ دریایی کراهت داشتند، تا آن جا که حاکمان ایوبی مجبور شدند در موقع نیاز، مردم را با زور به خدمت در ناوگان مجبور کنند، زیرا کلمه اسطولی، *اسطول* (ناوگان) صلیبی‌هایی را تداعی می‌کرد که به وسیله آنها بر مصر و شام تعرّض کرده بودند. البته بعدها دیدگاه مردم نسبت به *اسطول* تغییر کرد. تا جایی که به کارکنان ناوگان، المجاهدین فی سبیل الله و الغزاة فی اعداء الله لقب دادند.[۷]

تشریفات نیروی دریایی

در منابع به برخی از رسوم و تشریفات مخصوص ناوگان دریایی در مصر دورهٔ فاطمی و اندلس

---

۱. سالم، *بحوث اسلامیة*، ۳۹/۱-۴۰.

۲. اوزون چارشیلی، گنجر، ۱۰۰۲/۷.

۳. مقریزی، *السلوک*، ۱۸۶/۱و۲۲۱؛ همو، *الخطط*، ۳۳۹/۳.

۴. ابراهیم حسن، ۳۵۶/۴.

۵. طقوش، ۱۹۵-۱۹۶و ۱۰۹.

۶. اوزون چارشیلی، گنجر، ۷/ ۱۰۰۳.

۷. ابراهیم حسن،۳۵۶/۴.

اشاره شده است. ناوگان پیش از عزیمت به جنگ، توسط خلیفه سان دیده می‌شد. برای این کار خلیفه در جایگاه مخصوص خود در کنار نیل در اَلمَقْس می نشست، ناوگـان همـراه کارکنـان و فرماندهان با پرچم‌های تزیینی گوناگون، مجهز به جهـازات جنگـی، از برابـر او مـی‌گذشـتند و نمایش رزم می‌دادند، آنگاه *مُقدم‌الاسطول* و رئیس ناوگان به حـضور خلیفـه مـی‌رسـیدند و بـه ترتیب ۱۰۰ و ۲۰ دینار جایزه می‌گرفتند. سپس اجازه حرکت به ناوگان داده می‌شـد.[۱] پـس از توزیع حقوق و خداحافظی، جنگجویان آماده حرکت می‌شدند.[۲] بازگشت پیروزمندانه ناوگان نیز با برگزاری جشن‌هایی همراه بود. مردم به استقبال جنگجویـان مـی‌رفتنـد و بـه انجـام بـازی و حرکات نمایشی می‌پرداختند، بزرگان دولت نیز بـه تماشـا مـی‌ایـستادند. چنـان کـه یـک بـار اندلسی‌ها پس از جنگ با دشمنان، پیروزمندانه به المریه رسیدند، فرمانده ناوگان پرچم پیروزی را بالا برد و با دستور *امیرالبحر*عبدالرحمن بن رماحس، کشتی‌ها شروع به انجام نمـایش رزمـی کردند. در این جشن‌ها علاوه بر بزرگان، مردم از هر صنفی به نظاره می‌ایستادند، قایق‌ها نیـز در دریا از هر سو، شروع به حرکت می کردند.[۳] مقریزی، گزارشی از جشن بـزرگ و بـی‌مانـندی در قاهره در دوره خلافت العزیز فاطمی (۳۸۳ق/۹۹۳م) به مناسبت بازگـشت پیروزمندانـه ناوگـان دریایی داده است.[۴]

در ایام صلح، فرماندهان ناوگان، جشن‌های بزرگی ترتیب می‌دادند و در خلال آنها کشتی‌ها، به انجام حرکاتی منظم می‌پرداختند. ملاحان نیز در بالا و پایین کـشتی‌هـا بـه انجـام حرکـاتی مشغول می‌شدند. کشتی‌ها در ایام جشن بـه بهتـرین شـکل تـزیین مـی‌شـد، دریـانوردان نیـز زیباترین لباس‌های خود را می‌پوشیدند. *وصف‌اسطول* در آب‌های مدیترانه، عرصه جدیدی بـرای شاعران فراهم نمود، چنان که افرادی چون ابن اللبانه و علی بن محمد الایادی این جـشن‌هـا را که به جشن ناوگان مشهور بود، در اشعارشان وصف کرده‌اند.[۵]

---

۱. مقریزی، *الخطط*، ۳۳۹/۳؛ زیدان، ۱۶۲/۱-۱۶۳.

۲. مقریزی، *الخطط*، ۳۳۸/۳-۳۳۹. ابن تغـری بـردی گزارشـهایی از مراسـم حرکـت ناوگـان فـاطمی آورده اسـت (۱۸۸/۴).

۳. برقوتی، ۱۶۰-۱۶۱.

۴. مقریزی، *اتعاظ الحنفا*، ۱/ ۲۸۲.

۵. شکعه، ۴۹۶-۴۹۸؛ سالم، *تاریخ مدینة المریة*، ۴۹. سلاوی اشاره می‌کند که ملوک مغرب روزی را به ناوگان جهاد

نتیجه

مسلمانان از سده اول تا میانه سده پنجم هجری برای پیشبرد اهداف نظامی و ایستادگی در مقابل تهاجم دشمنان بیشترین توجه را به تاسیس و گسترش نیروی دریایی نشان دادند. در این دوره دولت‌های اموی شام، اغلبیان، امویان اندلس، فاطمیان و بنی‌زیری نیروی دریایی قوی و مجهزی داشتند که برای دفاع از مرزها و مقابله با مخالفان از آن بهره گرفتند. چند عامل سبب شد که مسلمانان به توسعه نیروی دریایی و تاسیسات وابسته به آن بپردازند که اهم این موارد عبارتند از:

- توسعه قلمرو اسلام و گسترش فرهنگ اسلامی؛
- موقعیت سوق‌الجیشی و حساس سواحل مدیترانه و نقشی که این منطقه در غلبه بر سرزمین‌های شرقی داشت؛
- تهاجم روم شرقی و نورمان‌ها به مناطق مسلمان‌نشین؛
- رقابت و درگیری‌های دولت‌های مسلمان که بر سواحل دریای مدیترانه فرمانروایی داشتند.

نخستین تاسیسات کشتی‌سازی در سواحل شرقی دریای مدیترانه در سده اول هجری در دوره امویان بوجود آمد و بیش از نیم قرن کارگاه‌ها و کارخانه‌های کشتی‌سازی و بنادر وابسته به نیروی دریایی فعال بود. این فعالیت به دلیل وجود عواملی چون فکر محاصره قسطنطنیه (پایتخت بیزانس)[۱]، فراوانی مواد خام، وجود دارالصناعه، صنعتگران و دریانوردان در شام و مصر بود.[۲] درگیری‌های داخلی بیزانس در این دوره نیز به فعالیت دریایی مسلمانان در مدیترانه کمک رساند.[۳] با به قدرت رسیدن عباسیان به سبب دوری مرکز خلافت از دریا و شورش‌های متوالی و مخالفت مردم شام با عباسیان، تاسیسات نیروی دریایی در سواحل شرقی دریای مدیترانه رونق پیشین را از دست داد.[۴]

(*اساطیل الجهادیة*) اختصاص داده بودند (*استقصا*، ۱۶۳/۲).

۱. ابن اثیر، ۲۳۸/۲.

۲. سالم، *التاریخ السیاسی و الحضاری*، ۴۶۲-۴۶۳.

۳. نک: العرینی، ۱۹۹-۲۰۸.

۴. اوزن چارشیلی، گنجر، ۱۰۰۰/۷.

در آغاز سده سوم هجری نیروی دریایی مسلمانان بیشتر در سواحل جنوبی دریای مدیترانه و سیسیل متمرکز بود. اغلبیان که بر افریقیه فرمانروایی داشتند، ناوگان خود را توسعه دادند و با ساخت بنادری در سوسه، تونس و بجایه و ایجاد رباط‌ها و دارالصناعه‌ها، بر دریای مدیترانه غلبه یافتند[۱] و پس از گشودن بخشی از سیسیل، قسمتی از نیروی دریایی خود را به آنجا انتقال دادند و با حمله به سایر بخش‌های سیسیل و جنوب اروپا حدود هشتاد سال برتری دریایی خود را در مدیترانه حفظ کردند.[۲]

با تشکیل دولت فاطمی در سال‌های پایانی سده سوم هجری و گسترش سلطهٔ آن در سراسر شمال افریقا، که اسماً یا رسماً تا میانه سده پنجم هجری، علاوه بر مغرب، مصر، سیسیل و موقتاً بخش‌هایی از شام را در اختیار داشتند، برای برقراری ارتباط میان این سرزمین‌ها و دفاع از سرحدات و مقابله با نیروهای مخالف، به نیروی دریایی توجهی خاص مبذول داشتند. آنان بنادر و تاسیسات دریایی را در مهدیه، دمیاط، اسکندریه[۳] و دیگر شهرها توسعه دادند و با ایجاد دیوان بنادر برای رسیدگی به بنادر دریای مدیترانه و برای اداره نیروی دریایی، دیوان الجهاد یا دیوان العمائر را تاسیس کردند که محل آن در مصر در مجاورت دفتر کار خلیفه بود.[۴]

نیروی دریایی مسلمانان در سواحل غربی دریای مدیترانه در دوره فرمانروایی امویان اندلس (۱۳۸-۴۲۲ق/۷۵۵-۱۰۳۰م) تاسیس شد. امویان گرچه از ابتدای استقرار در اندلس با استفاده از تجربیات بومیان به امور دریایی توجه داشتند، ولی از دوره فرمانروایی عبدالرحمن دوم (۲۰۶-۲۳۸ق/۷۲۱-۸۵۲م) که با تهاجم دریایی نورمان‌ها مواجه شدند، نیروی دریایی مستقلی در سواحل غربی دریای مدیترانه تاسیس کردند.[۵] در دوره فرمانروایی عبدالرحمن ناصر (۳۰۰-۳۵۰ق/۹۱۲-۹۶۱م) نیروی دریایی امویان در اندلس بسیار توسعه یافت و مراکز کشتی‌سازی و سایر تاسیسات دریایی و نظام اداری وابسته به آن در طرکونه، طرطوشه، جزیره خضرا، مالقه،

۱. ابن عذاری، ۹۹/۱؛ نصرالله، ۲۴۷؛ ثعالبی، ۲۲۰و۲۲۷.

۲. نک: ابن عذاری، ۱۱۱/۱؛ اوزون چارشیلی، گنجر، ۱۰۰۱/۷.

۳. سالم، *بحوث اسلامیة*، ۱۷/۱-۲۷؛ ابراهیم حسن، ۳۵۶/۴؛ ماجد، ۲۷۸.

۴. قلقشندی، ۴۹۲/۳؛ مقریزی، *الخطط*، ۴۲۳/۲.

۵. نک: ابن عذاری، ۸۷/۲-۸۸؛ ابن قوطیة، ۸۱، ابن اثیر، ۲۹۳/۴-۲۹۴؛ مقری، ۳۸۳/۱-۳۸۴.

میورقه، المریه و دیگر شهرهای اندلس تاسیس گردید[۱] که تا پایان سده چهارم هجری هم چنان پا بر جا بود.

پس از تجزیه دولت اموی اندلس در آغاز سده پنجم و به دنبال آن مشکلات و ناآرامی‌هایی که از میانه این سده در قلمرو فاطمیان به وجود آمد و باعث ضعف آنان گردید و غلبه نورمان‌ها بر سیسیل و شکست دولت بنی‌زیری از اعراب بنی هلال[۲]، نیروی دریایی مسلمانان در دریای مدیترانه رو به ضعف نهاد. گرچه برخی از دولت‌های اسلامی در نیمه سده پنجم و سده ششم هجری برای پیشبرد اهداف خود به نیروی دریایی و تجهیزات و موسسات وابسته به آن توجهی خاصی مبذول داشتند، ولی در این مدت نیروی دریایی هیچ گاه اهمیت پیشین را باز نیافت.

از سده اول تا ششم هجری دولت‌های اسلامی بنا بر میزان اهمیتی که برای عملیات جنگی دریایی قائل بودند، در سواحل دریای مدیترانه علاوه بر ایجاد رباط‌ها، بنادر، لنگرگاه‌ها و دارالصناعه‌های بسیار، سازمانی نیز برای اداره و فرماندهی ناوگان دریایی، مایحتاج نیروها و کشتی‌ها، آموزش و حقوق کارکنان آنها تأسیس کردند.

مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی

کتابشناسی

ابراهیم‌حسن، حسن، *تاریخ الاسلام السیاسی و الدینی و الثقافی و الاجتماعی*، دارالجمیل بیروت، مکتبة النهضة المصریة، القاهره، ۱۹۹۶م.

ابن‌ابار، محمدبن عبدالله، *کتاب الحلة السیراء، تحقیق عبدالله انیس الطباع*، بیروت، دار النشر للجامعین، ۱۹۶۲م.

ابن‌اثیر، عزالدین ابی الحسین، *الکامل فی التاریخ*، تحقیق علی شیری، بیروت، دار احیاء التراث العربی، ۱۹۸۹م.

ابن‌القطان المراکشی، *نَظم الجمان لترتیب ما سلف من اخبار الزمان*، تحقیق محمود علی مکی، بیروت، دارالغرب الاسلامی، ۱۹۹۰م.

ابن تغری بردی اتابکی، جمال الدین ابی المحاسن یوسف، *النجوم الزاهرة فی ملوک مصر والقاهرة*، وزارة الثقافة و الارشاد القومی، مصر، بی‌تا.

۱. سالم، *تاریخ مدینة المریة*، ۳۶-۳۷.

۲. ابن خلدون، *تاریخ ابن خلدون*، ۸۷/۳-۹۰.

ابن‌حیان قرطبی، *المقتبس من انباء اهل الاندلس*، تحقیق محمود علی مکی، احیاء التراث الاسلامیة، قاهره، ۱۹۷۱م.

ابن‌حزم اندلسی، علی بن احمد، *جمهرة الانساب العرب*، تحقیق عبدالسلام محمدهارون، دار المعارف بمصر، ۱۹۶۲م.

ابن‌خلدون، عبدالرحمن، *مقدمه*، ترجمه محمد پروین گنابادی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۱ش.

همو، *تاریخ ابن خلدون*، ترجمه عبدالمحمد آیتی، موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، ۱۳۷۰ش.

ابن‌سعید مغربی، علی بن موسی، *المغرب فی حلی المغرب*، تحقیق شوقی ضیف، دارالمعارف بمصر بی‌تا.

ابن‌عبدالحکم، *فتوح مصر و اخبارها*، تحقیق علی محمد عبر، مکتبة الثقافة الدینیة، ۱۹۹۵م.

ابن‌عذاری مراکشی، *البیان المغرب فی اخبار الاندلس و المغرب*، تحقیق کولان و برونسال، بیروت، دارالثقافة، ۱۹۹۸م.

ابن‌قوطیه، ابوبکر محمدبن عمر، *تاریخ فتح اندلس*، تصحیح ابراهیم ابیاری، ترجمه حمیدرضا شیخی، مشهد، انتشارات بنیاد پژوهشهای اسلامی آستان قدس رضوی، ۱۳۶۹ش.

ابن‌مماتی، اسعد، *کتاب قوانین الدواوین*، تحقیق عزیز سوریال عطیة، قاهرة، مکتبة مدبولی، ۱۹۹۱م.

ادریسی، محمد بن محمد، *نزهة المشتاق فی اختراق الافاق*، مکتبة الثقافة الدینیة، ۱۹۹۴م.

ارسلان، شکیب، *تاریخ فتوحات اسلامی در اروپا*، ترجمه علی دوانی، ناشر مترجم، بی‌تا.

اصطخری، *مسالک و ممالک*، به اهتمام ایرج افشار، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸ش.

الاصفهانی، عمادالدین، *الفتح القسی فی الفتح القدسی*، تحقیق محمد محمود، ناشرصبح من الشرق و المغرب، بی‌تا.

انطاکی، یحیی بن سعید بن یحیی، تاریخ الانطاکی المعروف بصلة تاریخ اوتیخا، تحقیق عمر عبدالسلام تدمیری، طرابلس لبنان، جروس برس، ۱۹۹۰م.

برقوتی، سیدعبدالرحمن، *حضارة العرب فی الاندلس*، مصر، مطبعة المکتبة التجاریة، ۱۹۲۳م.

البکری، ابی عبید، *المغرب فی ذکر بلاد افریقیة و المغرب و هو جزء من کتاب المسالک و الممالک*، بغداد، مکتبة المثنی، بی‌تا.

بلاذری، احمدبن یحیی بن جابر، *فتوح البلدان*، ترجمه محمد توکل، تهران، نشر نقره، ۱۳۶۷ش.

ثعالبی، عبدالعزیز، *تاریخ شمال افریقیا من الفتح الاسلامی الی نهایة الدولة الاغلبیة*، تحقیق احمد بن

میلاد، محمد ادریس، بیروت، دارالغرب الاسلامی، ۱۹۹۰م.
- حرکات، ابراهیم، *النظام السیاسی و الحربی فی عهد المرابطین*، الدار البیضاء، منشورات مکتبة الواحدة العربیة، بی‌تا.
حمیری، محمد بن عبدالمنعم، *الروض المعطار فی خبر الاقطار*، تحقیق احسان عباس، بیروت، مکتبة لبنان، ۱۹۸۴م.
خربوطلی، علی حسنی، *الاسلام فی الحوض البحر المتوسط*، بیروت، دارالعلم للملایین، ۱۹۷۰م.
خضیری احمد، حسن، *علاقات الفاطمیین فی مصر بدول المغرب*، قاهرة، مکتبة مدبولی، بی‌تا.
خلیفة بن خیاط، *تاریخ خلیفة بن خیاط*، تحقیق سهیل زکار، بیروت، دارالفکر، ۱۹۹۳م.
دشراوی، فرحات، *الخلافة الفاطمیة بالمغرب*، نقله الی العربیة حمادی الساحلی، بیروت، دارالغرب‌الاسلامی، ۱۹۹۴م.
دانشنامه جهان اسلام، زیرنظر غلامعلی حداد عادل، تهران، انتشارات بنیاد دایرة المعارف اسلامی، ۱۳۷۶ش.
دندش، عصمت عبداللطیف، *الاندلس فی نهایة المرابطین و مستهل الموحدین عصرالطوائف‌الثانی*، بیروت، دارالغرب الاسلامی، ۱۹۸۸م.
الرقیق، ابو اسحاق، ابراهیم بن القاسم، *تاریخ افریقیة و المغرب*، تحقیق عبدالله العلی الزیدان، عزالدین عمر موسی، بیروت، دارالغرب الاسلامی، ۱۹۹۰م.
روجی ادریس، الهادی، *الدولة الصنهاجیة تاریخ افریقیة فی عهد بنی‌زیری*، نقله الی العربیة حمادی الساحلی، بیروت، دارالغرب الاسلامی، ۱۹۹۲م.
سالم، عبدالعزیز، *التاریخ السیاسی و الحضاری للدولة العربیة*، بیروت، دارالنهضة العربیة، [بی‌تا].
همو، *بحوث اسلامیة فی التاریخ و الحضارة والاثار*، بیروت، دارالغرب الاسلامی، ۱۹۹۱م.
همو، *تاریخ مدینة المریة الاسلامیة قاعدة اسطول الاندلس*، بیروت، دارالنهضة العربیة، ۱۹۶۹م.
همو، *اسکندریة و حضارتها فی العصر الاسلامی*، قاهره، ۱۹۶۹م.
سامرایی، خلیل ابراهیم، *علاقات المرابطین بالممالک الاسبانیة بالاندلس و بالدول الاسلامیة*، منشورات وزارة الثقافة و الاعلام، الجمهوریة العراقیة، بی‌تا.
سعاد ماهر، *البحریة فی مصر الاسلامیة و آثار الباقیة*، مصر، دارالمعارف، بی‌تا.
سعد زغلول، عبدالمحمد، *تاریخ الاسکندریة منذ اقدم العصور*، الاسکندریة، ۱۹۶۳م.
سلاوی، شیخ ابوالعباس احمدبن خالد، *کتاب الاستقصا لاخبار دول المغرب الاقصی*، تحقیق جعفر

الناصری، محمد الناصری، دارالبیضاء، دارالکتاب، ۱۹۵۴م.
سیوطی، جلال الدین عبدالرحمن بن ابی بکر، *حسن المحاضرة فی اخبار مصر و القاهرة*، منشورات محمد علی بیضوی، بیروت، دارالکتب العلمیة، ۱۹۹۷م.
شکعه، مصطفی، *الادب الاندلسی موضوعاته و فنونه*، بیروت، دارالعلم للملایین، ۱۹۹۲م.
ضبی، *بغیة الملتمس فی تاریخ اهل الاندلس*، مطبعة روخس مادرید، ۱۸۸۴م.
طالبی، محمد، *الدولة الاغلبیة التاریخ السیاسی*، مراجعة و تدقیق حمادی الساحلی، تعریب المنجی الصیادی، بیروت، دارالغرب الاسلامی، ۱۹۹۵م.
طقوش، محمد سهیل، *دولت ایوبیان*، ترجمهٔ عبدالله ناصری طاهری، قم، انتشارات پژوهشکدهٔ حوزه ودانشگاه، ۱۳۸۰ ش.
العبادی، احمد مختار، *فی التاریخ العباسی و الفاطمی*، بیروت، دارالنهضة العربیة، بی‌تا.
علام، عبدالله علی، *الدولة الموحدیة بالمغرب فی عهد عبدالمومن بن علی*، دارالمعارف بمصر، ۱۱۱۹ق.
عمر موسی، عزالدین، *دولت موحدون در غرب جهان اسلام*، ترجمه صادق خورشا، قم، پژوهشکده حوزه و دانشگاه، ۱۳۸۱ش.
عنان، محمد عبدالله، *تاریخ دولت اسلامی در اندلس*، ترجمهٔ عبدالمحمد آیتی، تهران، انتشارات کیهان، ۱۳۶۶ش.
همو، *دول الطوائف منذ قیامها حتی الفتح المرابطی*، قاهرة، مطبعة لجنة التالیف و الترجمة و النشر، ۱۹۵۹م.
عودی، ستار، *تاریخ دولت اغلبیان در افریقیه و صقلیه*، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۸۵ش.
فروخ، عمر، *العرب و الاسلام فی الحوض الشرقی من البحر المتوسط منذ الجاهلیة الی سقوط الدولة الامویة*، بیروت، منشورات المکتب التجاری، ۱۹۸۵م.
فصلنامهٔ تاریخ اسلام، ش۶ع تابستان ۱۳۸۰ش.
فصلنامهٔ نامه تاریخ پژوهان، ش۴زمستان۱۳۸۴ش.
فؤاد سید، ایمن، *الدولة الفاطمیة فی مصر*، قاهرة، الدار المصریة اللبنانیة، ۲۰۰۰م.
قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود، *آثار البلاد و اخبار العباد*، ترجمه محمد مراد بن عبدالرحمان، تصحیح سید محمد شاهمرادی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۱ش.
قلقشندی، احمدبن علی، *صبح الاعشی فی صناعة الانشاء*، تصحیح نبیل خالد الخطیب، بیروت، دارالکتب العلمیة، ۱۹۸۷م.
کحاله، عمر رضا، *دراسات اجتماعیة فی العصور الاسلامیة*، مطبعة التعاونیة بدمشق، ۱۹۷۳م.
کرد علی، محمد، *خطط الشام*، دارالعلم الملایین، بیروت، ۱۹۶۹م.

مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی

کندی، محمد بن یوسف، *ولاة مصر*، تحقیق حسین نصار، بیروت، دار بیروت و دار صادر، ۱۹۵۹م.

ماجد، عبدالمنعم، *ظهور خلافة الفاطمیین و سقوطها فی مصر*، اسکندریة، دارالمعارف بمصر، ۱۹۶۸م.

مالکی، عبدالله بن ابی عبدالله، *ریاض النفوس فی طبقات علماء القیروان و افریقیة*، به اهتمام حسین مونس، قاهرة، مکتبة النهضة المصریة، ۱۹۵۱م.

متز، آدام، *تمدن اسلامی در سده چهارم هجری*، ترجمه علیرضا ذکاوتی قراگزلو، تهران، انتشارات امیرکبیر، تهران۱۳۶۲ش.

محمد صلابی، علی محمد، *عصرالدولتین الامویة و العباسیة و ظهور فکرالخوارج*، بیروت، دارالبیارق، ۱۹۹۸م.

مراکشی، عبدالواحد، *المعجب فی تلخیص اخبار المغرب*، تحقیق محمد سعید الغربان، احیاء التراث الاسلامی، جمهوریة العربیة المتحدة، بی تا.

مقری تلمسانی، شیخ احمدبن محمد، *نفح الطیب من غصن الاندلس الرطیب*، تحقیق احسان‌عباس، بیروت، دار صادر، ۱۹۸۸م.

مقریزی، تقی الدین احمدبن علی، *اتعاظ الحنفا باخبار الائمة الفاطمین الخلفا*، تحقیق‌جمال‌الدین الشّیال، قاهره، احیاء التراث الاسلامی، ۱۹۶۷م.

همو، *السلوک لمعرفة دول الملوک*، تحقیق محمدعبدالقادر عطا، بیروت، دار الکتب‌العلمیة، ۱۹۹۷م.

همو، *المواعظ والاعتبار بذکر الخطط و الآثار*، حواشیه خلیل منصور، منشورات محمد بیضوی، بیروت، دارالکتب العلمیة، ۱۹۹۸م.

مونس، حسین، *سپیده دم اندلس*، ترجمه حمید رضا شیخی، مشهد، انتشارات آستان قدس رضوی، ۱۳۷۳ش.

همو، *تاریخ و تمدن مغرب*، ترجمه حمید رضا شیخی، تهران، بنیاد پژوهش‌های اسلامی آستان قدس رضوی، و سازمان مطالعه و تدوین کتب درسی، ۱۳۸۴ش.

نصرالله، سعدون، *تاریخ العرب السیاسی فی المغرب من الفتح العربی حتی سقوط غرناطة*، بیروت، دارالنهضة العربیة، ۲۰۰۳م.

نعنعی، عبدالحمید، *تاریخ دولت امویان در اندلس*، ترجمه محمد سپهری، قم، پژوهشکده حوزه و دانشگاه، ۱۳۸۰ش.

یاقوت، شهاب‌الدین ابوعبداله، *معجم‌البلدان*، بیروت، داراحیاء التراث العربی، ۱۹۷۹م.

یعقوبی، ابن واضح، *تاریخ یعقوبی*، ترجمه محمد ابراهیم آیتی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۲ش.

Encyclopedia of Islam. Leiden, Brill 1997.